Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 326 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2016

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart op 23 maart 2016, informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:
– Internationale klimaatregelen luchtvaart;
– EU voorzitterschap;
– Vermindering geluidshinder Eijsden;
– Drones.

Internationale klimaatmaatregelen luchtvaart

Het klimaatakkoord dat december 2015 in Parijs (COP21) is overeengekomen maakt geen onderscheid naar economische sectoren; er is geen enkele sector uitgesloten van het akkoord. Dat betekent dat ook de emissies van de luchtvaart onder dit akkoord vallen. Deze emissies kunnen, voor zover het de internationale luchtvaart betreft, het beste aangepakt worden via mondiale maatregelen in ICAO. ICAO heeft ook zelf vastgesteld dat de internationale luchtvaart een substantiële bijdrage moet gaan leveren aan de reductie van CO_2. Onderstaand wil ik twee maatregelen toelichten: de CO_2-standaard en een mondaal systeem waarmee de luchtvaart zijn emissies in de toekomst kan compenseren (een *Global Market Based Measure* of *GMBM*).

Het is van groot belang dat na de COP21 een belangrijke stap is gezet met het vaststellen van een eerste CO_2-standaard voor nieuwe en bestaande vliegtuigen. Hiermee zal naar schatting 650 miljoen ton CO_2 bespaard kunnen worden in de periode tot 2040. De standaard zal van kracht worden in 2020 en houdt rekening met het gewicht van het vliegtuig en de mogelijkheden om technologische vernieuwing toe te passen. Vanaf 2020 zullen vliegtuigen om voor certificering in aanmerking te komen, moeten voldoen aan de eisen die behoren bij deze CO_2-standaard. Nederland is zowel bij de ontwikkeling van de standaard als bij de onderhandelingen over de hoogte en de toepassing van de standaard zeer nauw betrokken geweest.

kst-31936-326
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Naast technologische maatregelen zet Nederland zich ook in voor de introductie van een GMBM. In 2013 heeft ICAO na jaren van overleg en studie besloten een systeem te ontwikkelen waarover tijdens de 39ste algemene vergadering van ICAO najaar 2016 een besluit zal worden genomen. De voorzitter van het dagelijks bestuur van ICAO heeft eind vorig jaar zijn eerste ideeën voor een dergelijk systeem gepresenteerd. Een groep landen vanuit iedere regio in de wereld onderhandelt momenteel over de bouwstenen van het systeem, de implementatie en de reikwijdte. Samen met het Verenigd Koninkrijk en Zweden maakt Nederland deel uit van de Europese delegatie bij deze onderhandelingen en wordt daarin mede geadviseerd door de Europese Commissie. De inzet richt zich op een systeem dat makkelijk uitvoerbaar is door het beperken van het aantal uitzonderingen en dat in principe alle emissies van de internationale luchtvaart omvat. Doel is dat de luchtvaart vanaf 2020 klimaatneutraal groeit.

Om zoveel mogelijk van de 191 ICAO verdragstaten bij deze GMBM ontwikkelingen te betrekken, organiseert het Nederlands EU-voorzitterschap één van de vijf zogenoemde wereldwijde luchtvaartdialogen (*Global Aviation Dialogues* of GLADs). Doel hiervan is informatiedeling over GMBM en het krijgen van feedback ten behoeve van de onderhandelingen. Tevens participeren Europese lidstaten en Commissie in de andere vier GLADs.

In het kader van het EU voorzitterschap heb ik een informele gecombineerde Transport- en Milieuraad georganiseerd die 14 en 15 april zal plaatsvinden. Hierbij komen de Europese bewindspersonen van transport en van milieu bijeen om ondermeer te spreken over de Europese ambities ten aanzien van de klimaatdoelen voor de internationale zee- en luchtvaart. Nederland zorgt, wat de luchtvaart betreft, voor een goed afgestemde en ambitieuze inzet vanuit de EU in het lopende proces en ter voorbereiding op de algemene vergadering van ICAO dit najaar.

EU Voorzitterschap

Het Nederlandse EU Voorzitterschap heeft op 20 en 21 januari jl., samen met de Europese Commissie, Schiphol en KLM, de «European Aviation Summit» georganiseerd op luchthaven Schiphol. Centraal stond de Europese luchtvaartstrategie die door de Europese Commissie op 7 december 2015 is uitgebracht (COM (2015) 598).

Met de bijeenkomst kreeg het Voorzitterschap inzicht in de prioriteiten van de deelnemers en steun voor de agenda op luchtvaartgebied waaronder de aanpak van de EASA-basisverordening (waarmee ondermeer EU-regels voor drones gerealiseerd kunnen worden) en de onderhandelingsmandaten ten behoeve van onderhandelingen met ondermeer de Golfstaten. Het Voorzitterschap gaf aan dat de genoemde prioriteiten worden meegenomen naar de Raadsagenda en dat zij uitziet naar samenwerking met alle partijen om de ambitie om te zetten in acties. Het verslag van de bijeenkomst is bijgevoegd[1]. Het Voorzitterschap zal haar conclusies over de summit op de Transportraad van 7 juni 2016 presenteren.

Conform uw motie[2] om tijdens het Nederlandse EU Voorzitterschap Single European Sky (SES) tot prioriteit te maken, heb ik tijdens deze luchtvaarttop het belang van de voortgang van SES onderstreept. Dit belang werd tijdens de summit breed ondersteund. Daarnaast zal tijdens het

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[2] Kamerstuk 34 000 XII, nr. 27 – Motie van het lid De Rouwe C.C.

Voorzitterschap op 14, 15 en 16 juni in Amsterdam een gezamenlijk evenement met de SESAR Joint Undertaking worden georganiseerd. De Joint Undertaking leidt het Europese onderzoeksprogramma SESAR waarbinnen technieken en procedures worden ontwikkeld om luchtverkeersdienst-verlening in Europa te innoveren. De resultaten van het SESAR programma vereisen geharmoniseerde en gesynchroniseerde implementatie en worden op Europees niveau vastgelegd in zogenoemde gemeenschappelijke projecten. De EU lidstaten zijn verplicht deze projecten te implementeren. Het SESAR programma is daarmee essentieel om de Single European Sky te realiseren. Tijdens het evenement wordt stilgestaan bij de ontwikkelde technieken en procedures en de ingebruikname daarvan, en wordt vooruitgekeken naar de volgende fase van het programma die zal lopen tot 2024. Met uw beider SES rapporteurs worden op dit moment de mogelijkheden verkend om tijdens het evenement ook ruimte te maken voor actieve betrokkenheid van parlementariërs uit de lidstaten.

Vermindering geluidshinder Eijsden

In mijn brief aan uw Kamer van 25 maart 2015 over de geluidshinder in Zuid-Limburg bij Eijsden ten gevolge van Belgisch luchtverkeer, ben ik ingegaan op de extra verbetermaatregelen die de Belgische luchtverkeersleiding (Belgocontrol) zou nemen om de geluidshinder verder te verminderen (Kamerstuk 31 936, nr. 263). Aangegeven werd dat Belgocontrol zo min mogelijk landend verkeer voor de luchthaven van Luik over de regio Eijsden zou leiden, een «awareness campagne» zou toepassen voor de verkeersleiders en extra aandacht aan de situatie zou besteden tijdens trainingen. De nieuwe werkwijze zou worden verwerkt in het verkeersleidershandboek.

Uit monitoring door mijn ministerie en Belgocontrol is gebleken dat de genomen maatregelen hebben geleid tot een vermindering van de hinder, maar dat deze afname nog niet toereikend is en vooral onvoldoende structureel. Goede periodes worden afgewisseld met slechtere periodes. Om deze reden heeft mijn ministerie de afgelopen maanden met de Belgische autoriteiten en Belgocontrol aanvullende afspraken gemaakt.

Belgocontrol heeft ons aangegeven niet tevreden te zijn met de tot nu toe bereikte resultaten en te willen werken aan een structurele verbetering. Daartoe heeft men recent een aantal nadere maatregelen aangekondigd. Zo is per februari jl. het verkeersleidershandboek zo aangepast dat het oorspronkelijke verzoek om het luchtruim boven Eijsden zo veel mogelijk te vermijden is veranderd in een verplichting, tenzij dit op operationele veiligheidsgronden niet verantwoord is. Moet er op veiligheidsgronden toch verkeer over Eijsden geleid worden, dan geldt de verplichting om boven 4000 voet te blijven, tenzij dit echt niet mogelijk is. Nadert een vliegtuig op uitdrukkelijk verzoek van een vlieger over Eijsden, dan wordt hiervan een rapport opgemaakt. Daarnaast blijft Belgocontrol verder werken aan de ingezette «awareness campagne» voor de verkeersleiders.

De verwachting is dat met deze maatregelen, en vooral met het meer verplichtende handboek, de situatie verder zal verbeteren. Mijn ministerie zal, samen met Belgocontrol en de Belgische autoriteiten, blijven monitoren of de nieuwe maatregelen de overlast structureel terugbrengen tot een situatie met zo min mogelijk hinder voor de regio. Zo zullen alle vluchten over Eijsden die niet op operationele gronden kunnen worden verklaard, worden voorgelegd aan Belgocontrol en nader worden onderzocht. Met de gemeente Eijsden-Margraten is afgesproken dat zij halfjaarlijks door mijn ministerie gerapporteerd krijgen over de resultaten. Ik blijf me ervoor inzetten om de geluidsoverlast verder te beperken.

Drones

De regelgeving ten aanzien van drones is en blijft in beweging. Zo heeft de Europese Commissie in december 2015 een voorstel gedaan voor een nieuwe basisverordening voor Europese luchtvaartveiligheid. Dit moet gaan leiden tot een gemeenschappelijk kader voor het gebruik van drones binnen het Europese luchtruim, waarbij de competentie van de Unie wordt uitgebreid naar alle drones. U bent hierover separaat geïnformeerd (Kamerstuk 22 112, nr. 2063). De Europese regelgeving zal naar verwachting niet voor 2018 in werking treden.
Gelet op de snelle ontwikkeling en groei van de drones, wil ik niet op Europa wachten. Nationale regelgeving wordt daarom verder ontwikkeld.

In juli 2015 is regelgeving in werking getreden waarmee het beroepsmatig gebruik van drones is toegestaan na vergunning door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Vrijwel parallel aan deze regeling is een beleidsvoornemen ter consultatie aangeboden gericht op ondermeer het meer naar elkaar toebrengen van de regelgeving tussen recreatieve en beroepsmatige dronevliegers. Deze consultatie heeft geleid tot het besluit om stapsgewijs de Nederlandse regelgeving aan te passen in overleg met de stakeholders, zoals Defensie, politie, LVNL en vertegenwoordigers uit de sector. Dit heeft mijn voorganger ook aan u laten weten in het AO drones van 3 september 2015 (Kamerstuk 30 806, nr. 32). Zoals ik heb toegezegd in het vragenuurtje van 8 maart jl. (Handelingen II 2015/16, nr. 61, Mondelinge vragen van het lid Van Helvert over het bericht «Het is wachten tot er doden vallen door drones») zal ik met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) het gesprek aangaan en u daarover informeren.

Op dit moment ben ik voornemens om in de komende maanden een volgende stap te zetten in de ontwikkeling van de regelgeving door de introductie van de Regeling en de beleidsregel minidrones. Deze regeling en beleidsregel zijn bijna gereed en komen tegemoet aan de op 1 december 2015 aangenomen motie Visser (Kamerstuk 31 936, nr. 316), waarin wordt verzocht om te bezien op welke wijze de regels voor professionele dronegebruikers kunnen worden verlicht om de disbalans weg te nemen tussen de eisen die aan professionele respectievelijk de recreatieve dronegebruikers worden gesteld. Publicatie van de Regeling en de beleidsregel is voorzien begin april 2016.

Met deze regels, die in afstemming met de sector en Defensie als medeluchtruim-gebruiker tot stand zijn gekomen, is de regeldruk voor de beroepsmatige vlieger sterk verminderd en is een eerste stap is gezet in het op één lijn brengen van de regelgeving voor recreatieve en beroepsmatige dronegebruikers. Er wordt een lichter regime gecreëerd voor beroepsmatige gebruikers van drones tot en met 4 kg (minidrones), mits zij onder striktere operationele voorwaarden vliegen, te weten; maximale afstand van de drone tot de bestuurder is 100 meter, de maximale hoogte is 50 meter en in militaire laagvlieggebieden 40 meter en er wordt niet gevlogen in de *control zone* rond luchthavens (CTR genaamd).

Dit lichtere regime houdt een versoepeling in van de eisen die gelden voor de exploitant van drones en betekent voorts dat ontheffing wordt verleend van de verplichting te beschikken over een brevet en bewijs van luchtwaardigheid. Dit leidt tot een vermindering van de kosten van de gebruiker van ruim € 11.000. Verder vervalt met de regeling de verplichting de vlucht 24 uur voor de uitvoering ervan te melden bij de burgemeester van de betrokken gemeente en de Minister. Tevens vervalt de verplichting 48 uur voor de uitvoering van de vlucht een zogenoemde NOTAM (notice to airmen) te publiceren.

In het vragenuurtje van 8 maart jl. vroeg het lid Belhaj (D66) expliciet naar mijn inzet op de registratie van drones. In de basisverordening voor Europese luchtvaartveiligheid is registratie expliciet opgenomen als eis aan de drone. Naar verwachting zal de Commissie dit willen regelen via producteisen gericht aan de drone fabrikanten. Op dit moment is het voor de beroepsmatige vlieger verplicht om de drone in te schrijven in het Luchtvaartregister. De ILT toetst of aan deze eis is voldaan. Voor de recreatieve vlieger geldt deze eis niet. In de volgende stap, waarbij het onderscheid tussen de recreant en de beroepsmatige vlieger nog meer gelijk wordt getrokken, zal ik bezien in hoeverre regeling van de registratie op nationaal niveau, vooruitlopend op een waarschijnlijke registratie in de Europese regelgeving, wenselijk is.

In het AO drones van 3 september 2015 is toegezegd dat het kabinet u voor de zomer van 2016 zal informeren over de voortgang op het drones dossier in den brede.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma